Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

БОРКА МОДЕЛИ

№ 53

ГЛУБОКИЙ РЕСТАЙЛИНГ ВАЗ-2101

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248
00053
9 772618 724302

ПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 53, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 400 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

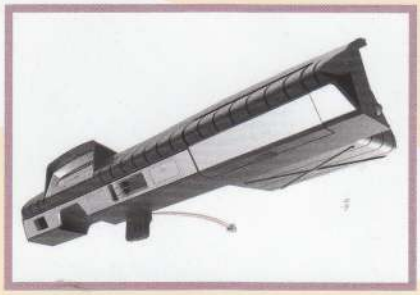
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 13.06.2019
Дата выхода в свет: 05.09.2019

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 8 © TASS;
Стр. 7, 9, 10 (внизу), 11 (в середине) © фотобанк Лори;
Стр. 10 (вверху), 11 (вверху, внизу) © РИА Новости.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ



Монтаж перчаточного ящика

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

Глубокий рестайлин ВАЗ-2101

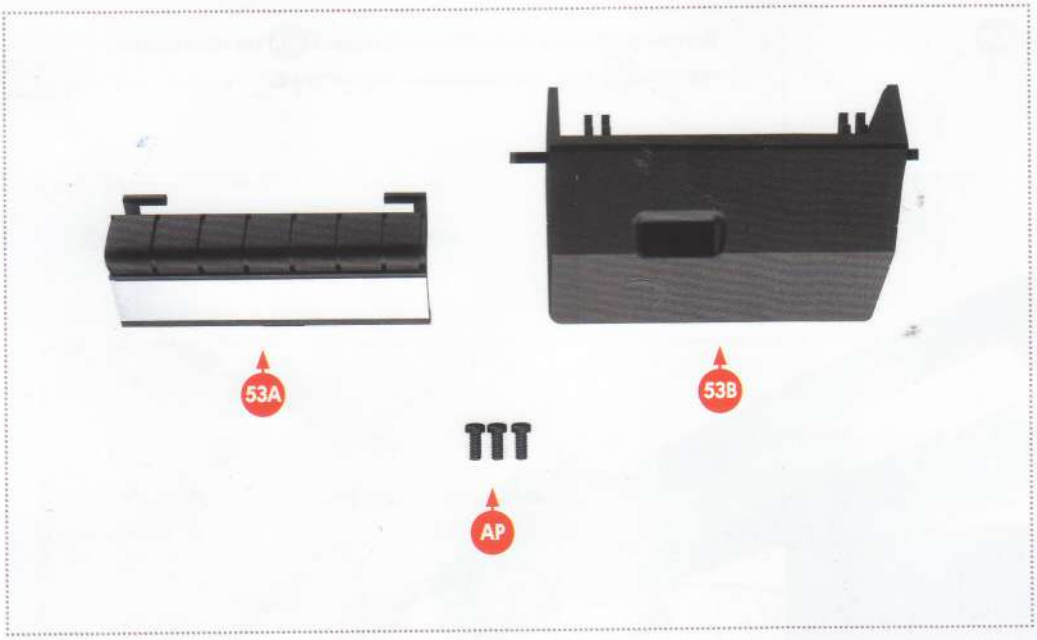
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Легенда автопрома «Москвич-412»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

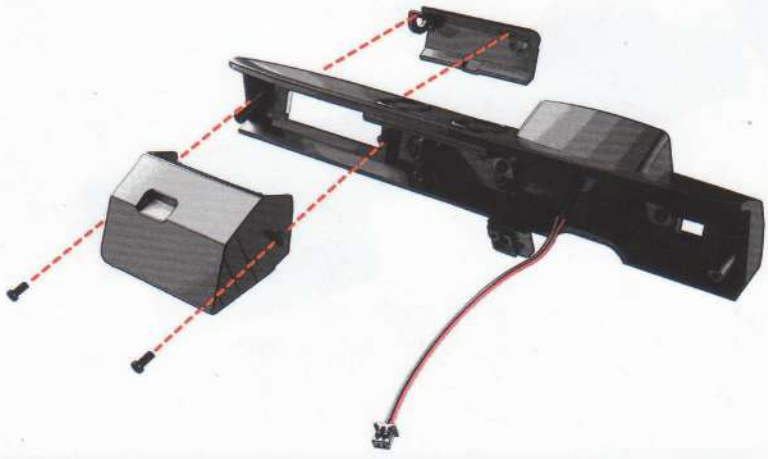
Монтаж перчаточного ящика

Из полученных с этим номером деталей смонтируйте перчаточный ящик на приборной панели.



- 53A Крышка перчаточного ящика
- 53B Перчаточный ящик
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (3 шт.)

Схема сборки



1

Приложите крышку перчаточного ящика 53A к приборной панели 49A.

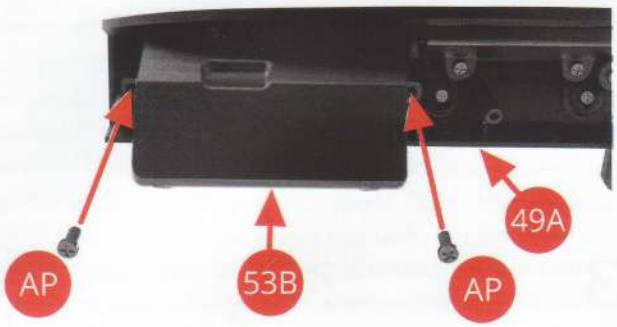
2

Вставьте крышку перчаточного ящика 53A на приборную панель 49A так, как показано на рисунке.

3

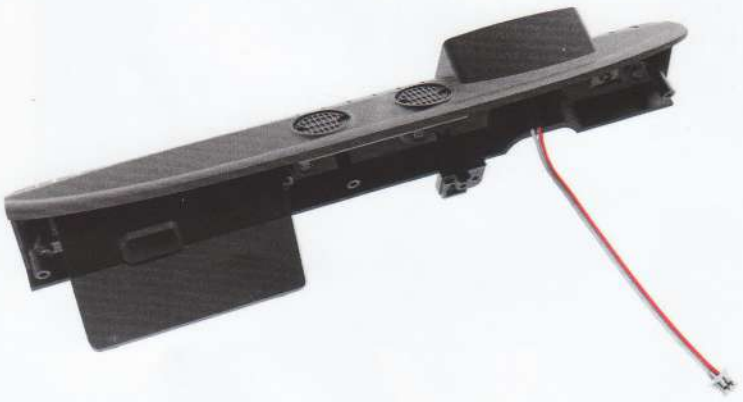
Перчаточный ящик 53B установите с обратной стороны приборной панели 49A.

4



Закрепите перчаточный ящик 53B на обратной стороне приборной панели 49A двумя винтами AP.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки

Глубокий рестайлинг ВАЗ-2101

В 1971 году, когда серийное производство автомобиля ВАЗ-2101 только развертывалось, главный конструктор Волжского автозавода В. С. Соловьев поставил перед конструкторами и дизайнерами задачу по обновлению внешнего (на первом этапе) облика ВАЗ-2101.

Задача эта оказалась трудной, поскольку для того времени дизайн автомобиля «Фиат-124», а значит, и ВАЗ-2101, находился на очень высоком уровне, представляя собой настолько завершенный рисунок, что ни прибавить, ни убавить.

Поиск решения

Первый этап работ завершился появлением в 1974 году рестайлинговой модели ВАЗ-21011, внешне хоть и изменившейся, но незначительно. Во всяком случае, в транспортном потоке она зрительно терялась на фоне «ноль первых». Однако вскоре был поставлен вопрос о более кардинальном изменении внешнего вида автомобиля, а вкупе с целым пакетом новаций в конструкции автомобиля – фактически о создании новой базовой модели заднеприводных «Жигулей». Дело в том, что во всем мире конкуренция все более ужесточалась, возрастали требования к автомобилям, и продукция советского автопрома должна была соответствовать этим требованиям, иначе внешний рынок для нее был бы закрыт. Было очевидно, что и ВАЗ-2101, и ВАЗ-21011, если в их конструкции ничего не менять, очень скоро просто устареют. Поэтому В. С. Соловьев и поставил задачу проведения комплексной модернизации «единички». Но воплотить ее в жизнь не успел – в 1975 году он умер. Решать эту задачу пришлось новому главному конструктору ВАЗа Георгию Константиновичу Мирзоеву. Вазовские дизайнеры напряженно искали новый облик автомобиля. Начали с облицовки радиатора и вариаций

Автомобиль ВАЗ-21011 после испытания для определения самых уязвимых мест и дальнейшего усовершенствования. 14 апреля 1988 года.

с размещением подфарников. Однако этого было явно недостаточно. С точки зрения дизайна, ключевым элементом внешности автомобиля являются фары. Необходимо было менять их конфигурацию.

Для начала решили не изобретать новую конструкцию, а попробовать использовать имеющееся в производстве на отечественных заводах. Самыми привлекательными и доступными в этом плане казались прямоугольные фары производства ГДР, которые устанавливались на автомобили «Москвич-412». Дизайнеры В. Пашко и В. Антипин выполнили два варианта передка с такими фарами. Получилось удачно: внешность автомобиля менялась разительно при небольших затратах. Стало ясно, что это перспективный путь.

Изменить до неузнаваемости

Стоит подчеркнуть, что модернизированный автомобиль должен был удовлетворять множеству противоречивых требований. Давая оценку этой ситуации, Г. К. Мирзоев впоследствии писал: «С одной стороны, автомобиль должен быть изменен до неузнаваемости, чтобы рынок воспринял его как новый автомобиль (внешне ВАЗ-21011 мало чем отличался от «Фиат-124», а тому было уже более 10 лет). С другой стороны, всего этого нужно было достигнуть "малой кровью", с минимальными изменениями в технологии основного производства завода.

За прошедшее десятилетие случился очередной нефтяной кризис, и у покупателей изменилось отношение к двигателю (он должен быть не только «резвым», но и экономичным). К тому же ужесточились законодательные требования по токсичности, внешнему и внутреннему шуму и т. д.

Новые бамперы

Производство деталей из пластмасс в отечественном автомобилестроении еще не было развито, что и определило создание бамперов ВАЗ-2105 из алюминия и резины, а бамперов ВАЗ-2107 («люкс») – из пластмассы и хромированной стали.

Автомобиль ВАЗ-2107 в Жигулевских горах.

Автомобиль ВАЗ-21011. 2012 год.

Все это потребовало не только изменений по кузову, но и серьезной доработки двигателя: замены цепи привода распредвала на плоскозубчатый ремень, применения нового карбюратора и т. д. Надо было ввести пятиступенчатую коробку передач, убрать "форточки", модернизировать интерьер до уровня международных требований. Ведь до автомобиля ВАЗ-2105 все новые детали интерьера делались по технологии, полученной нами от ФИАТа вместе с автомобилем № 1.

За 10 лет наши конкуренты ушли далеко вперед, и откладывать эту гонку до совершенно новой модели было бы неразумно. На новой модели – все новое, и все это необходимо одновременно отрабатывать, налаживать, запускать в производство. И все – впервые. А самое главное – нет альтернативы».

Если судить по этим строкам, то может возникнуть впечатление, что главной задачей для наших автомобилестроителей было соответствие требованиям внешнего рынка. Если бы не необходимость обеспечивать поступление валюты в страну, то в «Жигулях» вообще бы ничего не меняли и 50 лет выпускали бы «единичку»! Развитие отечественной технической мысли само по себе, похоже, не являлось достаточно мотивирующим для руководства автопрома.

Внешние различия и полная унификация

Сложность проектирования заключалась еще и в том, что сразу создавалось целое семейство модернизированных автомобилей – «стандарт», «люкс», «универсал». Перед дизайнерами была поставлена задача – максимально унифицировать кузова всего семейства, одновременно унифицировав крупные штамповки с уже существующими в производстве. Остекление автомобиля в целом сохранялось неизменным, за исключением стекол передних дверей, утративших форточки. При этом между собой автомобили семейства должны были отличаться настолько, чтобы их не путали на дороге. Поэтому облицовки радиаторов, бамперы и задние фонари у них были разными. Базовая модель ВАЗ-2105 была разработана первой, затем разрабатывались ВАЗ-2107 и ВАЗ-2104.

Участок сборки автомобилей ВАЗ-2105 на ВАЗе. Тольятти. 1982 год.

Легенда автопрома «Москвич-412»

Автомобиль «Москвич-412» был в Советском Союзе иконой стиля 1960–1970-х годов, и потеснить его с пьедестала смогли только «Жигули».

«Москвич-412» – советский заднеприводный автомобиль II группы малого класса, выпускавшийся на МЗМА (АЗЛК) в Москве и на автозаводе в Ижевске. Он представлял собой рестайлинг предыдущей модели «Москвич-408» и долгое время выпускался с ней параллельно.

Предыдущая модель

К 1959 году руководству Министерства автомобильной промышленности СССР стало очевидно, что автомобили «Москвич» семейства моделей под номерами 402, 403 и 407 постепенно устаревают и уже не вполне соответствуют тенденциям мировой автомобильной моды. А совершенствование легковых автомобилей, выпускавшихся в СССР, рассматривалось только с такой точки зрения – они были важным экспортным товаром. В связи с этим на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА) началось проектирование «автомобиля 1963 года». Так условно именовалась перспективная машина при планировании начала серийного

Лучшая динамика

Установка нового двигателя исключительно положительно сказалась на динамических характеристиках автомобиля. Все предыдущие модели «Москвичей» уступали «Победам» и «Волгам» в динамике. Но «Москвич-412» с его нагрузкой на мощность в 13,9 кг/л. с. заметно выигрывал не только у современной ему «Волги» ГАЗ-21 (19 кг/л. с.), но и у перспективной модели ГАЗ-24 (15,5 кг/л. с.). Таким образом, «Москвич-412» показал, что малолитражка может быть такой же динамичной и комфортабельной, как автомобиль среднего класса, и уступать ему только размерами.

«Москвич-412». 2006 год.

Советский легковой автомобиль малого класса «Москвич-412». 1971 год.

производства. В дальнейшем она получила более привычное потребителю название – «Москвич-408».

Дизайн нового автомобиля оказался, как сейчас принято говорить, в абсолютном тренде первой половины 1960-х годов. Для него были характерны плоская «парящая» панель крыши, поддерживаемой тонкими стойками, панорамное остекление большой площади, узкие вертикальные задние фонари с небольшими острыми плавничками по краям от крышки багажника и изящные рамки дверных стекол с блестящими накладками. При этом больше всего вопросов вызывали именно плавнички на задних крыльях – явная отсылка к американской автомобильной моде 1950-х годов, уже ушедшей в прошлое. Тем не менее дизайнеры «408-го» сохранили их, хоть и в сдержанном варианте, и... не ошиблись! Западные эксперты хвалили это решение, как, впрочем, и весь угловатый кузов, особо отмечая, что это обостряет «чувство габаритов», облегчает движение в плотном автомобильном потоке и парковку.

Процесс освоения нового автомобиля на МЗМА происходил постепенно. Его условно можно разбить на три этапа. На первом этапе были созданы модернизированные агрегаты шасси, на втором – двигатель. При этом использовался кузов от «Москвича-407». Эта промежуточная машина с новыми агрегатами и старым кузовом называлась «Москвич-403». И только на третьем этапе, получив новый кузов, она стала называться «Москвич-408»!

Новый этап: «Москвич-412»

Кроме небольших изменений во внешнем облике и интерьере, «Москвич-412» принципиально отличался от своего предшественника только двигателем. Отметим, что разработка нового более мощного и высокооборотного двигателя велась еще на стадии проектирования «Москвича-408», но по ряду причин затянулась. Первые опытные образцы нового двигателя были изготовлены в 1964 году. Он имел блок цилиндров, наклоненный на 20° вправо, если смотреть по ходу движения. Это решение позволило сделать двигатель более компактным и снизить центр тяжести автомобиля. Новый двигатель имел верхний распределительный вал, который приводился в движение пластинчатой цепью

«Москвич-412». 2011 год.

«Москвич-408» на Ленинских горах (сейчас Воробьевы горы) в Москве. 1964 год.

с натяжителем-звездочкой, а также приводимые коромыслами клапаны, расположенные буквой V по обе стороны от распредвала. Для создания лучших условий сгорания топливовоздушной смеси была применена полусферическая форма камеры сгорания. Блок цилиндров был выполнен из алюминия со сменными чугунными гильзами. Система смазки включала в себя полнопоточный масляный фильтр, система впуска была оснащена воздушным фильтром с быстросменным сухим элементом.

Поначалу «Москвич-408» и «Москвич-412» внешне не различались, так как почти два года новая модель собиралась в кузове старой, образца 1964 года с каплевидными вертикальными задними фонарями и круглыми фарами. С декабря 1969 года обе модели стали выпускаться в новом кузове, в котором без переделок могли устанавливаться оба силовых агрегата. Визуально «Москвич-412» с этого момента можно было отличить от предшественника по горизонтальным поворотникам и задним фонарям, решетке радиатора с узором в виде клетки с широкими и низкими ячейками, ну и, конечно же, по прямоугольным фарам производства ГДР.

В 1971 году закончилась реконструкция МЗМА. После пуска нового главного конвейера объем выпуска машин увеличился почти в два раза. На эти годы приходится пик экспортных поставок «Москвичей», которые превышали 2/3 от общего объема выпуска этих автомобилей, перешагнувшего в 1969 году стотысячный рубеж. Машины поставлялись более чем в 70 стран мира, включая развитые капиталистические. Двухмиллионный автомобиль завод произвел в августе 1974 года – им стал «Москвич-412».

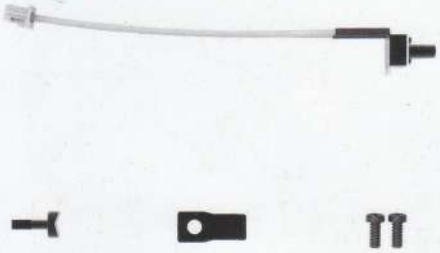
Автомобиль «Москвич-412» Ижевского автозавода на улице Баку. 2017 год.

Пробная поездка за город на советском автомобиле «Москвич-408». 1964 год.

В НОМЕРЕ 54

- ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ И РУКОЯТКА ЗАСЛОНКИ КАРБЮРАТОРА
- «ТРАБАНТ» – ДЕТИЩЕ АВТОПРОМА ГДР

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ
- РУКОЯТКА ВОЗДУШНОЙ ЗАСЛОНКИ КАРБЮРАТОРА
- КРОНШТЕЙН РУКОЯТКИ ЗАСЛОНКИ КАРБЮРАТОРА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».